

[Justitsministeren]

10. Udgifterne til forsøgsordningen vil blive afholdt inden for kriminalforsørgens budgetramme.

11. Jeg vil gerne afslutningsvis understrege, at det efter min opfattelse er vigtigt, at forsøgsordningen nu kommer i gang. Spørgsmålet om anvendelsen af nye alternativer til frihedsstraf har nu været drøftet i adskillige år. På baggrund af de udenlandske erfaringer må samfundstjeneste anses som en af de mest lovende muligheder. En forsøgsordning vil give grundlag for at vurdere, om de positive erfaringer med samfundstjeneste i andre lande også vil have gyldighed under danske forhold.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel til undervisningsministeren:**

*Forespørgsel [om folkeskoleloven] af Mimi Stilling Jakobsen (CD) m.fl.*

(Forespørgsel nr. F 8. Anmeldt 10/2 82).

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Anden behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om tilvirkning og forhandling af margarine m.m.*

(Lovforslag nr. L 11. Fremsat 13/1 82. Første behandling 20/1 82. Betænkning 10/2 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

Lovforslagets §§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Anden behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om regulering af fiskeriet.*

(Lovforslag nr. L 6. Fremsat 13/1 82. Første behandling 21/1 82. Betænkning 10/2 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

Lovforslagets tekst vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykkerne nr. 105 og 106 vedrørende takstforhøjelser for DSB og Bornholmstrafikken tilbage fra finansudvalget.*

[Af Steen Folke (VS) og Ingerlise Koefoed (SF)].

(Beslutningsforslag nr. B 21. Fremsat 4/2 82).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Til det forslag, der er fremsat af hr. Steen Folke og fru Ingerlise Koefoed om, at jeg skulle trække aktstykkerne nr. 105 og 106 tilbage fra finansudvalget, skal jeg bemærke, at baggrunden for mit forslag om takstforhøjelser er en konstatering af, at driftstilskuddet til DSB, der var knap 500 mill. kr. i 1979 og 800 mill. kr. i 1980, i 1981 vil udgøre 1.100 mill. kr. og for 1982 i løbende priser må anslås at blive 1.500 mill. kr. uden de foreslåede forhøjelser – det vil sige en tredobling fra 1979. Denne udvikling hænger sammen med, at DSBs passagertakstniveau siden 1975 i landsgennemsnit kun er steget ca. 18 pct. uden de nu foreslåede forhøjelser, medens f.eks. forbrugerprisindeksen er steget godt 80 pct. fra 1975 til 1981. Jeg må mene, at en sådan uheldig udvikling i forholdet mellem DSBs driftsindtægter og driftsomkostninger ikke kan sidde overhørig.

Det er fortsat regeringens trafikpolitiske målsætning, at der skal ydes et statsligt bidrag til den kollektive trafik, men det må også være sådan, at der via en nogenlunde regelmæssig ajourføring af DSBs takstniveau tilvejebringes en rimelig overensstemmelse med den almindelige omkostningsudvikling i samfundet og opretholdes et rimeligt forhold mellem brugerbetaling og skattefinansiering af DSB. Jeg kan derfor ikke imødekomme forslaget om at tilbagetrække aktstykkerne.

Hvis de forhøjelser, som jeg har foreslået i aktstykkerne, ikke gennemføres, vil det efter min mening medføre en meget uheldig forvridning af forholdet mellem brugerbetaling og skattefinansiering. Endvidere vil det medføre et gab mellem DSBs indtægter og udgifter, som det må anses for yderst vanskeligt, om ikke umuligt, at mindske på et senere tidspunkt.

Derfor skal jeg endnu en gang afvise at tilbagetrække aktstykkerne.

**Normann Andersen (S):**

Med hensyn til aktstykkerne nr. 105 og 106 kunne det have været meget behageligt at kunne have sagt, at de bebudede takstforhøjelser var unødige. Imidlertid ville det medføre en hel del forskellige konsekvenser.

For det første er det min opfattelse, at vi herinde fra folketinget igennem de seneste år måske ikke ligefrem har udsultet DSB, men alligevel i kraft af offentlige besparelser m.m. har strammet det økonomiske greb om DSB, så det har medført visse vanskeligheder.

Ganske vist har takstpolitikken kun indirekte indflydelse på den daglige drift – ud over det af ministeren anførte misforhold mellem brugerbetaling og skattefinansiering – men for det andet er det en kendsgerning, at skal serviceforbedringer finde sted, og skal udskiftning af nedslidt maskinkraft finde sted – og begge dele er efter min opfattelse absolut nødvendige – så er det alligevel af væsentlig betydning, at DSB får sine takstforhøjelser hjem. Almindelig vedligeholdelse og forbedringer, ikke mindst hvad angår regulariteten, er meget kostbare, men aldeles nødvendige, og det gælder såvel i det østlige som i det vestlige Danmark.

Det havde været rart at kunne få penge andre steder fra. Vi mangler penge inden for DSB, men det er jo rigtigt, som ministeren har givet udtryk for, at hvis forskellen bliver for stor, så bliver det meget, meget vanskeligt for os på et senere tidspunkt at indhente det forsømte. Vi har en mulighed for med denne takstforhøjelse at indhente lidt af det i dag.

Jeg mener, at ministeren har ret i sin opfattelse af, at de bebudede stigninger er nødvendige, og må hermed anbefale, at aktstykkerne opretholdes.

**Grove (KF):**

I 1981 forventer DSB et driftsunderskud på over 1 mia kr. De aktstykker, vi behandler her i dag, som regner med en forhøjelse af passagertaksterne på 18 pct., vil på årsbasis indbringe 148 mill. kr. Det forventede underskud for DSB i 1982 vil blive på omkring 1,5 mia kr. Det er altså ikke engang 10 pct. af underskuddet, vi lægger op til at passagererne selv skal til at betale. Det kan nok ikke siges at være urimeligt.

Statens kontantbidrag har i 1981 i alt været på 2,3 mia kr., og det er blevet fordoblet

[Grove]

over 3 år. I samme tidsrum er passagertaksterne steget. Hvis vi sætter 1978 til 100, er de steget til 110. Man må derfor nok sige, at den procentdel, som passagererne betaler af DSBs underskud, ikke følger med pristalsudviklingen. Vi kan vel også sige, at det egentlig er besynderligt, at fra 1975 til 1981 er passagertallet blevet fordoblet, men underskuddet er på bare 3 år blevet tredoblet. Der er noget her, der ikke rimer sammen. Vi må nok sige til ministeren, at vi må til at have lidt mere økonomi i det, også ved produktudvikling inden for DSB, så det kommer til at hænge lidt bedre sammen i DSBs økonomi.

Vi fra konservativ side er tilhængere af en god og en effektiv kollektiv trafik, og derfor var det selvfølgelig med tilfredshed, vi forleden dag fik at vide i DSB, at deres ambitionsniveau vil blive højnet, og at man vil til at overholde køreplanerne. Man vil ikke bare have køreplanerne som hensigtserklæringer.

Vi vil gerne have et passende forhold imellem de omkostninger, der er, når man bruger kollektiv trafik, og de omkostninger, der er for privat, individuel trafik. Vi mener stadig væk, at den individuelle trafik løser en stor del af vores transportopgaver her i Danmark og dermed også er medvirkende til, at den kollektive trafik kommer til at fungere fornuftigt. Her tænker jeg specielt på forholdene i myldretiden. Ved at have et fornuftigt forhold imellem priserne hos DSB og omkostningerne for den private biltrafik kan vi udnytte vores transportmuligheder her i Danmark betydeligt bedre.

Vi kan altså ikke støtte, at disse aktstykker skal trækkes tilbage. Vi mener, at vi kan klare sagen i finansudvalget.

#### Glensgård (FP):

Jeg skal først takke de store partiers ordførere for, at jeg måtte få ordet på nuværende tidspunkt. Det hænger sammen med, at jeg skal nå et udvalgsmøde klokken kvart over et.

Regeringen skal ikke mangle opbakning fra fremskridtspartiet, når regeringen en gang imellem kommer med noget genialt. Regeringen forsøger nu med disse to aktstykker at sikre, at underskuddet i DSB bliver mindre, end man ellers lægger op til.

Fremskridtspartiet går til enhver tid ind for, at vi skal have balance i statens økonomi, og når regeringen nu faktisk mener, at det er blevet for billigt at køre kollektiv trafik med DSB, så skal regeringen også have den fulde opbakning fra fremskridtspartiet.

Vi ønsker derfor ikke at støtte VS i denne sag.

#### Svend Erik Hovmand (V):

Der kan bringes mange relevante argumenter i marken for behandlingen af disse aktstykker i finansudvalget og for den forhøjelse, der er lagt op til. Jeg skal kun hæfte mig ved den stigning, der er sket i omkostningerne for DSB, som fra 1978 til 1981 har været på 37 pct., hvorimod passagertaksterne i samme periode er steget 10 pct., altså mindre end en tredjedel. Vi kan sige det på en anden måde: oliepriserne stiger også for busser og for tog, og det er klart, at den prisstigning kan ingen unddrage sig.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, når forslagsstillerne her peger på forholdet til andre trafikformer, først og fremmest privatbilismen, at vi jo i sidste uge havde en debat, der efter min opfattelse klart understregede, at privatbilismen igennem de seneste år i form af afgifter osv. har betalt en pris, der er uanstændig.

Når dette er sagt, vil jeg godt føje til, at hvis passagererne skal betale mere for at køre med DSB, så må de også have et rimeligt krav på en større præcision. De mange togforsinkelser betyder, at mange kommer for sent på arbejde med tabt arbejdsfortjeneste for dem selv eller deres virksomhed til følge. I alle landsdele har vi oplevet DSB-forsinkelser af uacceptabelt stort omfang, ikke bare forrige år og sidste år, men også her på det seneste. Jeg synes, det er vigtigt her at sige, at trods undskyldningerne og de mange løfter har der ikke vist sig væsentlige forbedringer. Med et stigende passagertal og en stadig mere tæt sammenhæng mellem tog, busser og færger betyder selv små forsinkelser af togene ofte meget store forsinkelser for store befolkningsgrupper, inden de når frem til deres arbejdsplads.

Jeg vil godt her give et eksempel. Hvis f.eks. blot ti morgentog er forsinkede så meget, at passagererne når et kvarter for sent frem på arbejde – hvad der meget nemt kan

[Svend Erik Hovmand]

ske, når man også er afhængig af busser – ja, så betyder det tabt arbejdsfortjeneste på op imod 1 mill. kr. pr. uge. Ifølge DSBs egne oplysninger – som de fremgår af et bilag af 11. februar fra ministeren til udvalget – var ikke mindre end 23 pct. af regionaltogete forsinkede ved ankomsten til Struer, 20 pct. var forsinkede ved ankomsten til Ålborg, og 13 pct. af morgentogene fra Lolland-Falster og Sydsjælland og Vestsjælland var forsinkede ved ankomsten til København. Man skulle tro, at der her var tale om nogle ganske særlige, ekstraordinære situationer, men det er der faktisk ikke. Tallene stammer fra september måned i fjor, altså et tidspunkt, hvor der ikke lå så meget som et snefnug på jernbaneskinnerne.

Tager vi situationen i vintermånederne, som næsten hvert eneste år synes at komme som en overraskelse for DSB, ja, så var der hyppigt tale om forsinkelser på hvert andet tog.

Jeg synes, det bør siges meget klart, at det kan ingen blive ved med at leve med. I gamle dage, da der ikke var så mange, der benyttede den kollektive trafik, og da de øvrige trafikformer ikke var så snævert sammenknyttede med togtiderne, var ulempen måske mindre, men i dag, hvor DSB har næsten 50 millioner passagerbefordringer på en gennemsnitsmåned uden for hovedstadsområdet, er det helt, helt uacceptabelt, og faktisk har jeg svært ved at acceptere DSBs undskyldninger, for sagen er jo den, at det er DSB selv, som lægger deres køreplaner ud fra et nøje kendskab til, hvilket materiel de råder over, hvilke belastninger dette materiel kan tåle, og hvordan vejrliget er i Danmark.

Derfor må vi sige, at hvis DSB skal have denne takstforhøjelse, hvad vi finder er berettiget ud fra den almindelige prisudvikling, så må vi også forlange, at DSB overholder deres egne køreplaner.

### Ingerlise Koefoed (SF):

Nu er hr. Glensgård jo gået, så det nytter ikke så meget, at jeg siger til ham, at det ikke alene er VS, han ikke ville støtte i forbindelse med dette forslag, det er altså også SF.

Vi lever jo under en midlertidig bevillingslov, og det har voldt os nogle bekymringer i finansudvalget, hvad sådan noget betød. Hvad er det, der kan bevilges penge til i den

tid, hvor man kun har en midlertidig bevillingslov? Det er til lønninger og til udgifter, man i forvejen er bundet til at betale. Spørgsmålet er, om det også er sådan noget som disse takstforhøjelser, man kan behandle aktstykker om i finansudvalget, mens vi har en midlertidig bevillingslov. Jeg mener nej. Jeg mener, det er forkert, vi fik de aktstykker frem nu, hvor meget de end haster for trafikministeren. Takstforhøjelserne står på finansloven. Vi afviser dem også på finansloven, men man kunne have taget drøftelsen dér.

Derudover vil jeg sige, at for os er dette et principielt spørgsmål. Vi mener ikke, at man skal dække DSBs og den offentlige trafiks underskud ind ved at hente penge ind gennem takstforhøjelser.

Vi har hørt så meget i disse dage om, at man skal tale ud fra almindelige menneskers synspunkt, og det vil jeg også gøre. Almindelige mennesker, der benytter den kollektive trafik, har i de senere år oplevet den ene takstforhøjelse efter den anden, uden at de på nogen måde har kunnet mærke i deres dagligliv, at der er sket en forbedring af den trafik, de benytter. Tværtimod vil jeg sige, at det for folk, der har skiftarbejde, for folk, der har brug for den kollektive trafik om søndagen og om lørdagen, er blevet langt dårligere i de senere år, end det har været før. Det samme gælder i aftentimerne.

Man skal ikke se bort fra, at de mennesker, der benytter den kollektive trafik først og fremmest, også er de mennesker, der har mærket virkningerne af reallønsfaldet i de senere år. Det er nok vanskeligt for dem at forstå, at de nu endnu en gang skal betale mere for at køre i tog og for at køre i busser.

Ud over det kommer der jo også de ressourcemæssige, de samfundsmæssige og de sociale hensyn, man må tage, når man udformer sin takstpolitik. De sociale hensyn er jo bl.a. det hensyn, jeg lige har omtalt, at det først og fremmest er almindelige lønarbejdere, der benytter den kollektive trafik. De skal ikke rammes også på dette område.

Men man kan også se på, at der i de senere år er nogle mennesker, der i og for sig godt havde råd til at bruge bil, men som af ressourcemæssige og økologiske hensyn har sagt: all right, jeg lader bilen stå hjemme og benytter den kollektive trafik. Hvad sker der med dem, når man forhøjer taksterne? Ja, der sker da det, at de siger: det her er for

**[Ingerlise Koefoed]**

besværligt, og det er også ved at være for dyrt. Jeg tager altså bilen og kører glad af sted igen helt alene til min arbejdsplads.

Vi vil gerne støtte en udbygning af den kollektive trafik. Vi vil også gerne være med til at afhjælpe underskuddet på budgetterne hos DSB og hos de andre kollektive trafikformer, men vi vil ikke gøre det på denne måde. Vi har i forbindelse med finansloven stillet en lang række ændringsforslag om udbygning og forbedring af den kollektive trafik, elektrificering af jernbaner og udbygning af cykelstier, og hvad ved jeg. De forslag kunne man jo stemme for; så behøvede vi ikke disse takstforhøjelser.

**Bente Juncker (CD):**

Da CDs finanspolitiske ordfører ikke kan være til stede, skal jeg meddele, at CD ikke kan støtte forslaget til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykkerne vedrørende takstforhøjelser for DSB og Bornholmstrafikken tilbage fra finansudvalget. CD ønsker at fastholde sin tilslutning til disse aktstykker.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Heller ikke det radikale venstre kan støtte forslaget. Vi mener, det vil gøre det endnu mere vanskeligt i de kommende år at gennemføre forøgelse af investeringerne i den kollektive trafik, hvis man ikke vil lade prisudviklingen følges sådan nogenlunde med, hvad der sker inden for det øvrige samfund – og i øvrigt nogenlunde svarende til, hvad det koster at drive den kollektive trafik.

Jeg vil godt gøre den tilføjelse, at der bor jo en del mennesker uden for det kollektive trafiknet. Det er heller ikke i relation til dem helt rimeligt, at man bliver ved med at forøge den del af driftsomkostningerne, som skal betales over skattebilletten.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Jeg kan da sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg netop bor et sådant sted. Det er imidlertid ikke derfor, men af hensyn til, at vi nødvendigvis må prøve på at få tingene til at hvile i sig selv, vi siger nej til forslaget.

**Steen Folke (VS):**

Jeg mener, at de aktstykker, som vi har krævet til behandling her i salen, er udtryk

for en monumentalt tåbelig og meget kortsigtet politik. Nu har man i årevis favoriseret privatbilismen her i landet, postet milliarder ud i motorveje og brændt milliarder af i benzin for at give privatbilismen alle chancer. Nu er der omsider kommet en situation her i den seneste tid, hvor den kollektive trafik har oplevet en renæssance på grund af benzinprisstigninger og af forskellige andre grunde.

I stedet for at udnytte denne situation til virkelig at skabe et gennembrud for den kollektive trafik, virkelig gøre den til det bærende i trafikken i Danmark, så fortsætter man med en politik nogenlunde i de gængse baner. Der bliver stadig givet penge, om end ikke helt i samme omfang, til udbygningen af motorveje; der bliver stadig brugt milliardbeløb til biler og til afbrænding af benzin inden for rammerne af privatbilismen. Den kollektive trafik, som har fået en meget, meget stærkt øget passagersøgning, gives ikke den chance, den kunne få på nuværende tidspunkt.

Jeg synes, det er særlig beklageligt, at partier som socialdemokratiet og det radikale venstre, som ellers har været med til at støtte den kollektive trafik, ikke er til at få i tale, når det drejer sig om forsøg på at føre en rimeligere takstpolitik.

Der er en række grunde til, at man burde støtte SF og VS, som går imod disse nye prisstigninger på DSB og Bornholmstrafikken.

Der er de sociale grunde, som socialdemokratiet da burde have en smule sans for. Vi lever i en tid, hvor reallønnen igennem en række år har været faldende. Af den grund er det ikke tiden til at komme med en ny kraftig forøgelse af priserne på den kollektive trafik. Der er det særlige, at de dårligt stillede i samfundet – pensionister, børn og unge samt forskellige andre kategorier – er dem, der især er henvist til at bruge den kollektive trafik. Det er ikke dem, der kører rundt i privatbiler. Det er endnu en grund til at sørge for, at den kollektive trafik har lave takster.

Dertil kommer de samfundsøkonomiske grunde, som også de borgerlige partier, der prædiker betalingsbalancehensyn, burde have mere sans for. Men når det drejer sig om forsvar for privatbilismen, så glemmer de pludselig, hvad omkostningerne er på beta-

[Steen Folke]

lingsbalancen – for slet ikke at snakke om de samfundsøkonomiske omkostninger i form af det kolossale brug af ressourcer, som motorveje, privatbiler osv. er udtryk for.

Der er endelig økologiske grunde, som det radikale venstre dog også burde have en vis sans for. Tag spørgsmålet om forurening! Den kollektive trafik forurener langt mindre, end privatbilismen gør. Jeg tænker både på den direkte forurening, benzinos, og på den mere indirekte forurening, som motorveje gennem landskabet og gennem byer er udtryk for. Der er også spørgsmålet om brug af ressourcer, det kolossale sløseri med ressourcer, som hele privatbilismen er baseret på.

Af alle disse grunde burde man gøre alt, hvad man kunne, for at støtte den kollektive trafik i denne situation, udnytte den øgede søgning til at prøve at udvikle et system af kollektiv trafik, som både var virkelig velfungerende og virkelig billigt. Men i stedet hæver man altså nu taksterne på DSB med i gennemsnit 18 pct., og det kommer oven i, at man tidligere har hævet taksterne med 6 pct. i 1979 og med 15 pct. i 1980, så man kunne sige, at de i forvejen har fået rigeligt.

Både ministeren for offentlige arbejder og socialdemokratiets ordfører, hr. Normann Andersen, argumenterede med, at man blev nødt til at hæve taksterne nu, for hvis ikke man gjorde det, ville forskellen mellem udgifterne og de indtægter, der kommer fra passagererne, blive for stor. Ministeren talte om forvriddning i den forbindelse, og socialdemokratiets ordfører argumenterede på samme måde.

Jeg mener, det er utrolig kortsynet og virkelig udtryk for en manglende forståelse af den kollektive trafiks betydning, når man argumenterer ud fra disse driftsøkonomiske hensyn. Hvad gør det, at der bliver nogle skatteydertilskud til den kollektive trafik? Der er i masser af år brugt milliarder af skatteydermidler på motorveje. Hvad ville det gøre, om man nu i en årrække brugte en milliard eller to milliarder kroner, som man ikke fik ind ved at blive ved med at hæve taksterne på DSBs passagerbefordring? Hvilke ulykker ville der ske derved? Der bruges i massevis af milliarder af staten til alle mulige tåbelige formål. Her var for en gangs skyld et virkelig fornuftigt formål ud fra alle de grunde, jeg har angivet. Dem er socialdemokratiet vel i princippet enig i, men når det

kommer til stykket, er man altså af nogle snævre driftsøkonomiske hensyn rede til at sige, at underskuddet ikke må blive for stort, det kan ikke nytte noget. Kan vi få en begrundelse? Hvad er det, der er så ulykkeligt ved, at dette underskud skulle vokse, at der altså skal betales nogle skattepenge til dette ud fra alle synspunkter overordentlig fornuftige formål?

Jeg synes, det er en fantastisk kortsigtet politik, man står for, og jeg synes, det er tankevækkende, at både regeringen og regeringspartiet gør det, og det gælder også et parti som de radikale – det var jo heller ikke ligefrem noget flammende forsvar, hr. Bilgrav-Nielsen leverede her fra talerstolen. Det, han fik sagt, var, at det var af hensyn til dem, der bor uden for det kollektive trafiknet, at man nu måtte gå ind for at pålægge øgede takster til dem, der kører med den kollektive trafik. Jeg tør nok sige, at det er at vende nogle begrundelser på hovedet.

De radikale er altså meget optaget af de folk ...

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Må jeg bede om lidt mere ro i salen!

**Steen Folke (VS):**

... som ikke bruger den kollektive trafik, alle dem, der er henvist til at bruge privatbiler – hvor er det dog synd for dem! Af hensyn til dem kan man altså ikke være med til at gennemføre en fornuftig takstpolitik. Jeg synes simpelt hen, det er noget hykleri. De radikale ved udmærket, at det er de dårligt stillede i samfundet, som er henvist til den kollektive trafik, og der er ingen grund til at tage hensyn til privatbilisterne, når det drejer sig om takstpolitikken inden for den kollektive trafik.

Et af de værste problemer ved udviklingen, sådan som den har været i de seneste år med den kollektive trafik, er, at jo større succes den kollektive trafik har haft, jo mere problematisk er det blevet for en række af de selskaber, der driver den; de har ikke haft råd til at have denne succes. Det er jo mildt talt en bagvendt logik, men når staten ikke er rede til at træde til og skyde de nødvendige midler til, er der en række amtskommunale, og hvad det nu er, trafikelskaber, som faktisk kommer i klemme inden for den

[Steen Folke]

kollektive trafik, lige præcis fordi man har haft fremgang, større tilstrømning.

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvordan man egentlig skønner over merprovenuet ved fremsættelse af disse aktstykker? Der foreligger nogle skøn, og jeg vil gerne have at vide, hvordan man skønner over det. Der er ingen tvivl om, at forhøjede priser vil føre til færre passagerer. En række passagerer vil alligevel være piskede til at bruge den kollektive trafik, men der falder også nogle fra. Hvordan opgør man det? Hvordan han man lavet det skøn over merprovenuet, som ligger bag disse aktstykker?

Endelig skal jeg sige, at forslagsstillerne – og det vil altså sige VS og SF – vil foreslå, at dette forslag bliver henvist til trafikudvalget, eller udvalget om offentlige arbejder hedder det måske. Vi mener, at det i dette udvalg har en vis – måske minimal, men dog en vis – chance for at få en realitetsbehandling. Dette her drejer sig ikke bare om at spare nogle penge, det drejer sig i høj grad også om den kollektive trafik, og i trafikudvalget må der vel pr. definition sidde nogle medlemmer af forskellige partier, som har en vis sans for trafikproblemerne og de mere principielle aspekter i denne sag.

Derfor ønsker vi forslaget henvist til udvalget om offentlige arbejder, og det forstod jeg egentlig også det ville blive, dengang jeg ventilerede, at jeg ville stille et forslag om at få aktstykket ned i salen. Jeg forstod på drøftelsen i udvalget, at man også regnede med, at det ville gå i udvalget om offentlige arbejder. Stor var derfor min overraskelse, da jeg nu så, at der lå et forslag om, at forslaget skulle behandles i finansudvalget. Jeg vil anbefale, at man stemmer for, at dette forslag bliver henvist til udvalget om offentlige arbejder, sådan at det i det mindste får en lille chance for at blive realitetsbehandlet.

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Jeg skal takke de ordførere, der går ind for, at disse aktstykker hurtigst muligt skal behandles i finansudvalget, hvor også jeg mener de hører hjemme. Der er tale om takster, og hvis det skulle være en trafikpolitisk debat, man ønsker, skal jeg da gerne medvirke hertil, men jeg synes ikke, at jeg selv skul-

le lægge op til en sådan debat i dag, idet det er takstforhøjelser, der er tale om.

Hr. Grove var inde på, at passagertallet og udgifterne var fordoblet siden hen. Må jeg gøre hr. Grove opmærksom på følgende – det er i øvrigt tal, som hr. Grove er bekendt med, men det er ikke alle i folketingsalen, der er bekendt med disse tal for DSBs takster og omkostningsniveau inden for de sidste tre år. Med udgangspunkt i indeksen for 1978: 900, er passagertaksterne fra 1978 til 1981 steget til 110, altså med 10 pct., medens lønomkostningerne i samme periode er steget fra 100 til 125, andre udgifter er steget fra 100 til 165 og olieudgifterne alene er steget fra 100 til 260. Passagertaksterne er altså steget væsentlig mindre end DSBs omkostningsniveau i almindelighed og mindre end inflationen. Forbrugerindeksen var 138 i 1981 = 100 i 1978, altså igen et bevis på, at passagertaksterne er steget mindst; gods- og overfartstaksterne er steget mere, men stadig væk mindre end inflationen. Det synes jeg bør fremhæves ved denne lejlighed.

Hr. Svend Erik Hovmand har været inde på, at vi skal have mere præcision i toggangen. Jeg er 100 pct. enig med hr. Svend Erik Hovmand i, at vi skal have mere præcision i den kollektive trafik, og i DSB lægger vi da også op til, at der kommer denne regularitet.

Fru Ingerlise Koefoed siger, at det er forkert, vi får aktstykkerne frem på nuværende tidspunkt, mens vi kun har en midlertidig finanslov. Det er rigtigt, men fru Ingerlise Koefoed ved også, at provenuet af disse takstforhøjelser er medtaget i finansloven for 1982, således at der er indkalkuleret en takststigning på 18 pct. i finansloven, hvilket med den forsinkede finanslov, vi har, vil give et provenu på 111 mill. kr. i 1982. Fru Ingerlise Koefoed ved også, at hvis vi ikke får disse takstforhøjelser ind, vil DSBs driftsunderskud for 1982 komme op på et beløb på 1.500 mill. kr. Men selv om vi får disse takstforhøjelser ind, som vi regner med alt i alt giver et provenu på 145 mill. kr., vil samfundsandelen blive 1.350 mill. kr. Når vi regner med en sådan samfundsandel – og det gør vi i regeringen – er der også taget de sociale hensyn, som fru Ingerlise Koefoed efterlyser.

Det er samtidig et svar til hr. Steen Folke, der siger, at den politik, vi her fører, er monumentalt tåbelig. Jeg kan nu altså ikke se,

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

at det skulle være så tåbelig en politik, når vi går ind med en skatteyderbetalt andel på 1,3 mia kr. Hvis vi dividerer antallet af individer i Danmark op i dette tal, vil vi kunne regne ud, hvor meget hver person her i Danmark betaler som sin andel i DSBs driftsunderskud, og så synes jeg nok, vi må sige, at der her er taget nogle rimelige sociale hensyn.

Det er de dårligst stillede, der er henvist til at bruge den kollektive trafik, siger hr. Steen Folke. Ja, det ved vi godt, det er rigtigt, men vi har også taget et hensyn til de dårligst stillede med de rabatordninger, som findes i DSB og i den kollektive trafik i øvrigt, så også her mener jeg at kunne melde hus forbi.

Hr. Steen Folke nævnte mange ting vedrørende den kollektive trafik, som vi kan være enige om, men der ligger stadig væk tilbage, at samfundsandelen, som jeg har nævnt indtil flere gange, faktisk ikke kan blive ret meget større, hvis der skal være en lille smule ræson i det.

Så blev der spurgt, hvordan vi kommer til det provenuskøn, som vi er fremkommet med. Ja, vi forventer ikke helt så store afgang fra passagertallet, som hr. Steen Folke formentlig forventer, og derfor mener jeg også, at det skøn, som vi er kommet frem til, må være rigtigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Afstemning**

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand (Arentoft):**

Der er af hr. Normann Andersen (S) fremsat forslag om at henvise forslaget til folketingsbeslutning til finansudvalget, mens hr. Steen Folke (VS) har foreslået, at det henvises til udvalget om offentlige arbejder. Der må derfor foretages afstemning.

**Afstemning**

Det af Normann Andersen (S) fremsatte forslag om at henvise forslaget til folketingsbeslutning til finansudvalget vedtoges med 102 stemmer mod 20.

Hermed bortfaldt det af Steen Folke (VS) fremsatte forslag om at henvise forslaget til folketingsbeslutning til udvalget om offentlige arbejder.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om tilskud til fiskerikonsulentvirksomhed.*

(Lovforslag nr. L 99. Fremsat 10/2 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Arne Jensen (S):**

Loven om tilskud til fiskerikonsulentvirksomhed fra 1978 er blevet vedtaget som forlængelseslov for 1980 og 1981. Nu har fiskeriministeren ønsket at bringe denne nyskabelse om teknisk og økonomisk rådgivning for fiskerierhvervet videre. I forslaget er det forudsat, at bevillingerne nu foreløbig for de næste to år kommer med under bevillingslovene.

Socialdemokratiet kan stærkt anbefale en videreførelse af ordningen. Starten har været en slags prøveordning. Fiskeriministeriet har sammen med fiskeriorganisationerne haft lejlighed til at afprøve denne konsulenttjeneste, og i lighed med, hvad der gælder landbrugets og håndværkets konsulenttjenester, har fiskerierhvervet vist sig at have overordentlig stor gavn af ordningen. Fiskeriorganisationerne har formået at forvalte ordningen på en god måde. Organisationerne har selv afvejet behovet mellem den tekniske og den økonomiske bistand, i øvrigt i et samarbejde med ministeriet.

Set i et større perspektiv er denne blanding af offentligt og privat initiativ – i dette tilfælde samarbejde med organisationer med kendskab til de faktiske forhold og til den praktiske virkelighed – en særdeles positiv ting. Folketinget afsætter beløbet til delvis dækning af udgifterne, og loven administreres af dem, som har det praktiske kendskab til problemerne. Det formidlende og styrende organ er naturligvis fiskeriministeriet, men fra ministeriets side har man forstået at videregive sine beføjelser til stor gavn for erhvervet.